

論点メモ

(都市自治体のモビリティに関する研究会)

2017年12月

(公財) 日本都市センター研究室

□ 論点1 都市自治体におけるモビリティの現状と課題

- 都市構造の変化(郊外化)と人口減少・高齢化による公共交通利用者の減少
 - 地方都市における高い自動車交通分担率
 - 都市ごとに異なる公共交通の役割・意義
- 事業者の経営環境悪化と施設老朽化による安全性・利便性の低下
 - 採算悪化による事業者の撤退(減便・路線廃止・面的撤退)
 - 公営交通の縮小(民間委託・譲渡・コミュニティ/デマンドバス化・廃止)
 - 安全への投資不足による重大事故のリスク
 - 沿線住民・利用者の意識醸成
- 生産年齢人口減少に伴う公共交通従事者(主にバス運転手)の不足
 - 労働環境・待遇悪化による人手不足・継続性と安全性確保の課題
 - 赤字路線だけでなく、利用客が多い路線のサービス水準を維持することも困難に
 - ネットワークとしての効率化の必要性
- 交通政策に関わる自治体の体制
 - 専門的知識・技能を持った人材の不足による政策の継続性の課題
- 自治体財政の持続性とモビリティ政策への投資
 - 公共交通事業に要する固定費用・資産の自治体による負担・所有
 - 予算における位置づけ・政策の優先度
 - 国の補助制度の活用

□ 論点2 課題解決に向けた具体的な取り組み

【岐阜市】

- 網形成計画・再編実施計画によるバスネットワークの再編
 - BRT(連節バス)導入による利便性向上と運行台数削減・効率化
- コミュニティバス・デマンド交通の運営効率化
- ICカード導入によるバス利用データの収集・計画検討への活用
- 歩行環境の整備・中心市街地活性化
 - トランジットモールの導入に向けた取り組み(社会実験)
 - 商店街などバス沿線の多様な主体との連携・協働の必要性

【福井市】

- 公的な財政支援による事業形態の再編
 - 第三セクター化・上下分離方式による鉄道事業再構築
 - **新幹線開業・並行在来線化後の各線の共存のあり方**
- 設備投資による利便性向上
 - えちぜん鉄道と福井鉄道の相互直通運転の実施・ダイヤ改善
 - 福井駅前広場へのバス・電車の乗り入れ
- 幹線と支線の分離によるバスネットワークの再編
- 歩行環境の整備・中心市街地活性化
 - 駅前の再開発による集客施設の整備

【鯖江市】

- コミュニティバスによるネットワーク再編の方法論
 - オープンデータ施策によるバスロケーション情報の提供
 - 中小規模都市における網形成・再編実施計画の実践
- 補助事業における国の影響力（財源・権限の委譲と自治体の裁量性）
- 広域調整の課題（計画認可や補助金配分調整などにおける県の役割）
- さらなる ICT 活用の可能性

【姫路市】

- 既存の鉄道を中心とした公共交通体系・鉄道沿線まちづくり
 - 新駅の設置(JR 山陽本線)
 - 駅前空間整備による交通結節機能の強化(すべての駅の機能のリスト化)
 - JR 姫新線の高速化による利用促進(年間 300 万人の目標を達成)
 - パークアンドライドや駐輪場の整備
- 市営バスの全面的な廃止・民間移譲と路線再編の取り組み
 - サービスレベル維持の努力が経営悪化を招き、2010 年に神姫バスに全面移譲
 - 「姫路市地域公共交通会議」による地域ニーズを反映させる体制づくり
 - 鉄道と並行する路線の整理などから再編に着手
- 離島や中山間地域など人口が希薄な地域の公共交通維持の課題
 - 客船ターミナルの整備・バリアフリー化と共通定期券の導入
- 立地適正化計画に産業(製造業)の拠点を位置づけ
- 連続立体交差事業を契機とした駅前空間整備(トランジットモール化)
 - 構想から約 35 年に及んだ立体交差化事業と鉄道施設用地の活用・再開発
 - 市民や学識者を巻き込んだデザイン決定プロセスと整備後の空間利用
 - 一般車両の誤進入防止の課題(カラー舗装化の意向も警察との協議が難航)

【四日市市】

- 上下分離・第三セクター化による近鉄内部・八王子線の維持・活性化(四日市あすなろう鉄道)
 - 近鉄からは鉄道廃止後 BRT 化の提案も市は鉄道維持を選択
 - ・ 3 億円/年の赤字と老朽化した車両の更新が廃止提案の大きな要因
 - ・ 年間 360 万人の利用があり、廃止後の代替交通確保が困難(並行道路の混雑)
 - ・ 踏切の多い市街地で BRT 化することは難しいという判断
 - ・ 20 年後の動力車の更新が可能か不透明
 - 事業形態転換後の取り組みと利用状況
 - ・ 初期投資によって車両のリニューアルを実施(車内環境の改善)
 - ・ 打ち切り運賃になったことで通学定期利用は減ったが定期外が増加し収支は改善
 - ・ ボランティアによる駅の清掃や花植え活動など住民の愛着醸成
 - 市による財政負担の考え方
 - ・ 第二種(三セク)と第三種(市)あわせて年間約 1 億円の赤字
 - ・ 約 300 万人の利用客に対して一人当たり約 33.3 円の負担
- 路線バスの慢性的な赤字体質のため再編が困難
 - 民間事業者との認識・情報の共有の必要性
 - あすなろう鉄道と並行する路線の位置づけ
 - コミュニティバスの導入に向けた課題

【高松市】

- 地方鉄道再生にあたっての公共の経営参加・上下分離のあり方
- 鉄道を基軸とした公共交通網再編のための制度のあり方
- 土地利用行政・制度とコンパクトシティ政策との関係性
 - 香川県全域における線引き廃止(2004 年)の影響とその後の動向
 - 鉄道新駅周辺における基盤整備の可能性

【盛岡市】

- オムニバスタウン事業からの継続的な取り組み
 - 松園地区におけるゾーンバスシステムの定着と今後の課題
 - 中心市街地活性化を目的とした高齢者への割引政策
- 「企業努力」と「公的負担」のバランス
 - 「路線バス」でどこまでサービスを提供できるか
 - 利便性の高いシステムによる利用促進と運用の効率性のバランス
 - 網形成計画策定に向けた新たな課題
- 周辺自治体との計画の調整と費用負担のあり方
 - 周辺自治体で策定された計画との調整
 - 共通で運用されているもの(バスロケーションシステムなど)への負担の集中

□ 論点3 地域公共交通および都市構造再編のための計画・制度

- 地域公共交通網再編計画・再編実施計画等
 - 全国的な策定状況・策定自治体の特性
 - 網計画から再編実施計画への移行に当たっての課題
 - ・ 事業者の経営自由度を制限することのリスクと自治体の責任
 - ・ 高精度な利用データに基づくこまめな計画の変更
- 立地適正化計画
 - 全国的な策定状況・策定自治体の特性
 - 居住誘導区域の設定の基準としての公共交通軸の位置づけ
 - 地域公共交通政策との連携
 - 都市の産業構造を反映した計画・拠点等の位置づけ
- 公共交通政策と土地利用行政の連携
 - 市街化調整区域の公共交通沿線における開発規制の緩和
- 計画の実効性確保のための方策

□ 論点4 モビリティ政策検討・実施のためのデータ・ICT

- ビッグデータ・オープンデータによる交通利用データの収集・分析
 - 収集されるデータの属性情報とプライバシーの課題
 - 定常的に調査・データ収集を行う必要性
 - 収集されたデータの計画へのフィードバック
 - オープンプラットフォームによる情報の共有化
 - G空間情報センターによるデータの流通の促進
 - 「MyCityForecast」による市民との創発的なコミュニケーション
 - デマンド交通の利用者マッチングなど効率的な運営補助
 - 情報端末を活用した利用者への情報提供
 - ICTの運用にあたって事業者・従業員への認識共有
-

□ 論点5 今後の都市自治体のモビリティのあり方

- 公共交通事業の経営・採算性とそれに対する自治体財政のかかわり方
- 新たなモビリティの導入・再編と住民との合意形成
- 一つの自治体にとどまらない計画・運営の主体のあり方
- 人口減少局面においても公共交通の維持を可能としているドイツの仕組み
 - 連邦、州政府、自治体、交通事業者の間で明確化されている「責任・権限」
 - ・ 公共交通の供給に携わる主体である「州政府」、「自治体(郡・市・町)」、「交通事業者」の間の役割分担は法律で明確に規定される
 - 法に基づいて安定的に連邦政府から助成される公共交通の運営・整備に係る「財源」
 - ・ EUの財政規律を順守する方針によって削減される見込みがあるが、使途拘束を無くすなど権限の委譲による工夫も
 - 運輸連合に代表される「組織」
 - ・ 運輸連合によって異なる交通事業者・モード間で共通の運賃、乗り継ぎが容易なダイヤなど利便性の高いサービスが実現
 - ・ 「ボランティアバス」やデマンド交通なども運輸連合のサービスに組み込まれる